EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 21. 1. 2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Návrh

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE RADY,

ktorým sa Holandsku povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu zdaňovania elektriny dodávanej [nabíjacím staniciam] pre elektrické vozidlá v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny v Únii sa upravuje smernicou Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny[1] (ďalej len „smernica o zdaňovaní energie“ alebo „smernica“).

Podľa článku 19 ods. 1 smernice, okrem ustanovení stanovených najmä v jej článkoch 5, 15 a 17, môže Rada jednomyseľne na návrh Komisie povoliť ktorémukoľvek členskému štátu zaviesť aj ďalšie oslobodenia od dane alebo daňové úľavy, pokiaľ ide o úroveň zdaňovania, z osobitných politických dôvodov.

Článkom 15 ods. 1 písm. e) smernice sa členským štátom povoľuje uplatňovať daňové úľavy alebo oslobodenia od dane na elektrinu používanú na prepravu tovarov a cestujúcich železnicou, metrom, električkami a trolejbusmi. Smernica však neobsahuje ustanovenia, na základe ktorých by bolo možné uplatniť daňové úľavy na elektrinu využívanú na prepravu inými elektrickými vozidlami ako trolejbusmi.

Na základe vykonávacieho rozhodnutia Rady (EÚ) 2016/2266[2] sa Holandsku už povolilo uplatňovať zníženú sadzbu zdaňovania elektriny dodávanej nabíjacím staniciam pre elektrické vozidlá do 31. decembra 2020.

Cieľom tohto návrhu je povoliť Holandsku naďalej uplatňovať zníženú sadzbu zdaňovania elektriny dodávanej do nabíjacích staníc pre elektrické vozidlá od 1. januára 2021 do 1. januára 2025, ako sa uvádza v žiadosti. Cieľom tohto zníženia je naďalej podporovať využívanie čistejších spôsobov dopravy, ako aj znížiť miestne znečistenie vzduchu a emisií CO2 z dopravy.

Listom z 30. marca 2020 a v ďalšej korešpondencii holandské orgány v súlade s článkom 19 smernice Komisiu informovali o svojom zámere uplatniť zníženú sadzbu dane z elektriny vo výške 51,64 EUR za MWh na elektrinu dodávanú do nabíjacích staníc pre elektrické vozidlá, a to do limitu ročnej spotreby vo výške 10 MWh na nabíjaciu stanicu. Pri spotrebe od 10 do 50 MWh by sa mala uplatňovať sadzba 51,64 EUR, pri spotrebe nad 50 do 10 000 MWh sadzba 13,75 EUR a pri ročnej spotrebe nad 10 000 MWh sadzba 0,56 EUR. V prípade nabíjacích staníc, na ktoré sa nevzťahujú sadzby dane z elektriny používanej na podnikateľské účely, by bola ročná spotreba nad 10 000 MWh zdanená sadzbou 1,13 EUR. Celková sadzba dane bude vyššia ako minimálna sadzba zdaňovania elektriny používanej na podnikateľské účely stanovená v smernici 2003/96/ES. V súčasnosti sa na elektrinu na nabíjanie elektrických vozidiel uplatňuje vnútroštátna sadzba dane 94,28 EUR za MWh na prvých 10 MWh ročnej spotreby, čo je vnútroštátna sadzba zdaňovania elektriny používanej na podnikateľské účely pri tejto úrovni spotreby. Holandsko v súčasnosti na elektrinu uplatňuje diferencované vnútroštátne sadzby dane v závislosti od spotrebovaného množstva v súlade s článkom 5 smernice 2003/96/ES[3].

---

[1] Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51 – 70.

[2] Ú. v. EÚ L 342, 16.12.2016, s. 30 – 31.

[3] Holandsko uplatňuje diferencované sadzby dane na elektrinu v súlade s článkom 5 smernice 2003/96/ES na základe kvantitatívnych úrovní spotreby. Podľa najnovších poskytnutých informácií sú

Doplňujúce informácie od Holandska boli doručené 20. novembra 2020.

Holandsko by naďalej uplatňovalo zníženú sadzbu zdaňovania elektriny dodávanej do elektrických vozidiel prostredníctvom osobitných verejných a v niektorých prípadoch súkromných alebo podnikových nabíjacích staníc pre elektrické vozidlá. Tieto nabíjacie stanice majú zvyčajne priame pripojenie do siete. Prevádzkovatelia nabíjacích staníc a súkromné alebo právnické osoby oprávnené na uplatnenie zníženej sadzby dane budú mať povinnosť predložiť dodávateľovi elektriny vyhlásenie o tom, že pripojenie do siete je určené výhradne na dodávku elektriny do elektrických vozidiel. V žiadosti Holandska sa zo zníženia dane vylučujú nabíjacie stanice, na ktorých sa nabíjanie uskutočňuje výmenou batérií.

Celková sadzba zdaňovania vrátane zníženej sadzby za prvých 10 MWh ročnej spotreby každého subjektu bude dostatočne nad minimálnou úrovňou stanovenou v tabuľke C prílohy I k smernici Rady 2003/96/ES.

Podľa holandských orgánov bude musieť prevádzkovateľ nabíjacej stanice v prípade, že zamýšľa uplatniť zníženú sadzbu dane na elektrinu za svoje nabíjacie stanice, predložiť dodávateľovi elektriny vyhlásenie o tom, ktoré z pripojení do siete sú určené výhradne na dodávku elektriny do elektrických vozidiel. Opatrenie by sa uplatňovalo len na elektrinu dodávanú na určené pripojenia. Prevádzkovateľ nabíjacej stanice je navyše povinný informovať dodávateľa elektriny v prípade, ak by sa dostal do finančných problémov a bol by oprávnený na pomoc v súlade s usmerneniami o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (2014/C 249/01). V takom prípade už dodávateľ nebude môcť na elektrinu uplatňovať zníženú sadzbu energetickej dane.

Zvýhodnenie vyplývajúce zo zníženej dane sa bude líšiť v závislosti od počtu kilowatthodín. Ako zdôraznili holandské orgány, na základe štúdie zadanej na vnútroštátnej úrovni priemerná dodávka na nabíjaciu stanicu v roku 2020 podľa odhadov predstavuje 3 900 kWh. V takom prípade sa maximálne zvýhodnenie nabíjacej stanice v roku 2020 odhaduje na 289 EUR za rok. Výška zvýhodnenia narastie v prípade zvýšenia bežnej energetickej dane. Navyše nabíjacia stanica môže v skutočnosti dodať 12 000 kWh ročne. Maximálne celkové zvýhodnenie v roku 2020 sa preto očakáva na úrovni 815 EUR. Počet nabíjacích staníc na príjemcu sa líši.

Ako uvádzajú holandské orgány, v súčasnosti je v Holandsku približne 40 prevádzkovateľov nabíjacích staníc.

Opatrenie je prístupné všetkým prevádzkovateľom z EÚ bez diskriminácie. Krajina pôvodu prevádzkovateľa nabíjacej stanice nie je podmienkou oprávnenosti na využívanie tohto opatrenia. Opatrenie môže využiť aj dopravná spoločnosť alebo domácnosť, ktorá disponuje nabíjacou stanicou, za predpokladu, že splní uvedené podmienky.

Ako sa v žiadosti zdôrazňuje, zo štúdie, ktorú zadalo holandské ministerstvo dopravy, vyplýva, že v súčasnosti v mnohých prípadoch stále neexistuje pozitívny obchodný stimul pre verejné nabíjacie stanice. Predstavuje to prekážku rozvoja verejnej nabíjacej infraštruktúry a používania elektrických áut. Cieľom opatrenia je ďalej zlepšiť zdôvodnenie projektu

---

vnútroštátne sadzby dane takéto: 94,28 EUR za MWh pri 0 – 10 MWh ročnej spotreby elektriny, 51,64 EUR pri množstvách nad 10 do 50 MWh, 13,75 EUR pri množstvách nad 50 do 10 000 MWh. Na spotrebu nad 10 000 MWh sa uplatňujú sadzby dane vo výške 0,56 EUR pri používaní na podnikateľské účely a 1,13 EUR pri používaní na nepodnikateľské účely. Ako uviedli holandské orgány, sadzby energetickej dane podliehajú ročnej úprave založenej na mierach inflácie.

verejných nabíjacích staníc, čo by malo zvýšiť príťažlivosť používania elektrických vozidiel a zlepšiť životné prostredie. Rýchly rozvoj verejnej nabíjacej infraštruktúry má zásadný význam pre prechod od vozidiel so spaľovacími motormi, ktoré v prevažnej miere spaľujú fosílne palivá, na elektrické vozidlá. Dobre rozvinutá infraštruktúra je nevyhnutná na to, aby sa elektrické vozidlá stali reálnou alternatívou k tradičnej cestnej doprave. Je to dôležité z dôvodu environmentálnych prínosov prechodu na elektrické vozidlá. Elektrické vozidlá vo všeobecnosti produkujú menej emisií CO2 a látok znečisťujúcich miestne ovzdušie (PM10, NOx) než vozidlá s pohonom na fosílne palivo[4]. Podľa holandských orgánov v roku 2019 predstavoval podiel elektriny vyrobenej z uhlia 14 %. Predpokladá sa, že do roku 2030 bude tento podiel 0 %. V roku 2019 predstavoval elektrický mix z obnoviteľných zdrojov v Holandsku 18 % a očakáva sa, že v roku 2025 bude predstavovať 58 % a v roku 2030 to bude 75 %.

V žiadosti sa zdôrazňuje, že prevádzkovateľ nabíjacej stanice bude môcť preniesť zvýhodnenie z opatrenia (alebo jeho časť) na svojich zákazníkov vo forme zníženia sadzieb za nabitie. V takom prípade by sa náklady na vlastníctvo elektrických vozidiel znížilo z dôvodu nižších nákladov na jazdu. Vytvorí sa tak stimul pre spotrebiteľov, aby si namiesto nového auta s pohonom na fosílne palivo vybrali nové elektrické auto. Ďalším pozitívnym účinkom zníženia sadzby za nabitie je, že vlastníci zásuvkových hybridných vozidiel, ktorí môžu jazdiť na elektrinu aj na fosílne palivo, budú mať väčšiu motiváciu uprednostniť pri doprave elektrickú energiu pred fosílnym palivom.

Pokiaľ ide o obdobie uplatňovania výnimky, v zásade by malo byť dostatočne dlhé na to, aby bola elektrárenským subjektom, súkromným či právnickým osobám naďalej poskytnutá právna istota. Holandsko požiadalo o predĺženie o štyri roky v porovnaní s maximálne možnými šiestimi rokmi. Za týchto okolností sa zdá primerané udeliť povolenie na obdobie štyroch rokov, ako požaduje Holandsko a smernica umožňuje.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Podľa článku 19 ods. 1 tretieho pododseku smernice sa každá žiadosť preskúma pri zohľadnení okrem iného riadneho fungovania vnútorného trhu, potreby zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž a politík EÚ v oblasti zdravia, životného prostredia, energetiky a dopravy.

Uplatňovanie opísanej daňovej úľavy nevytvorí žiadne prekážky obchodu v rámci EÚ. Opatrenie je prístupné všetkým prevádzkovateľom z EÚ bez diskriminácie. Krajina pôvodu prevádzkovateľa nabíjacej stanice nie je podmienkou využívania daného opatrenia. Výnimka nepovedie k žiadnym problémom vo fungovaní vnútorného trhu a nebude brániť dosiahnutiu politických cieľov EÚ, najmä v oblasti energetiky, dopravy, zmeny klímy a životného prostredia, naopak, bude ich podporovať.

Ustanovenia smernice o zdaňovaní energie

Článok 19 ods. 1 prvý pododsek uvedenej smernice znie takto:

Okrem ustanovení stanovených v predchádzajúcich článkoch, najmä v článkoch 5, 15 a 17, Rada môže na návrh Komisie ktorémukoľvek členskému štátu jednomyseľne povoliť zavedenie ďalších oslobodení od dane alebo daňových úľav z osobitných politických dôvodov.

[4] https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/road/electric_en

Podľa holandských orgánov predmetné vnútroštátne opatrenie túto požiadavku spĺňa. Holandsko týmto opatrením zamýšľa znížiť emisie skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie z vozidiel a ďalej podporovať cieľ EÚ v oblasti zmeny klímy, ktorým je znížiť emisie CO2 a zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov v konečnej spotrebe energie v odvetví dopravy. Očakáva sa, že možnosť daňovej úľavy na elektrinu dodávanú do elektrických vozidiel poskytne zákazníkom dodatočný stimul na využívanie čistejšej energie a na zlepšenie životného prostredia.

Pravidlá štátnej pomoci

Holandské orgány uznávajú, že toto opatrenie predstavuje štátnu pomoc v prospech prevádzkovateľov nabíjacích staníc pre elektrické vozidlá, ktorá sa môže kvalifikovať ako pomoc, na ktorú sa vzťahuje skupinová výnimka podľa článku 44 nariadenia Komisie 651/2014/EÚ[5].

Za predpokladu, že opatrenie spĺňa podmienky stanovené v článku 44 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách (nariadenie 651/2014/EÚ), ako aj všeobecné podmienky stanovené v uvedenom nariadení, patrí do rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia a v dôsledku toho je oslobodené od požiadavky na predchádzajúcu notifikáciu.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Politika v oblasti životného prostredia a zmeny klímy

Uplatňovanie tohto opatrenia prispeje k zníženiu emisií z vozidiel a podporí dlhodobé klimatické ciele EÚ v oblasti zníženia emisií CO2. Podľa odhadov poskytnutých holandskými orgánmi bude očakávaný elektrický mix z obnoviteľných zdrojov v Holandsku predstavovať v roku 2025 približne 58 % a 75 % v roku 2030. Podľa Holandska pochádza elektrina používaná vo verejnej nabíjacej infraštruktúre takmer výhradne z obnoviteľných zdrojov. Zo štúdie[6], ktorá bola vykonaná v Holandsku, vyplýva, že to môže viesť k zníženiu emisií CO2 o 70 %, čo je v úplnom súlade so smernicou 2009/28/ES o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov[7]. Ako je zdôraznené v žiadosti, Holandsku to tiež môže pomôcť dosiahnuť jeho ciel za rok 2020 stanovený v uvedenej smernici, a to o 10 % podiel energie z obnoviteľných zdrojov v doprave.

Okrem zníženia emisií skleníkových plynov sa v žiadosti zdôrazňuje, že rozšírenie využívania elektrických áut významne prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia: problémové oblasti znečistenia v mestách sú jednou z hlavných výziev, pričom emisie z dopravy sú hlavným dôvodom tohto znečistenia (najmä prekračovania hodnôt NO2). Navyše, aj keď elektrina nie je úplne vyrobená z obnoviteľných zdrojov energie, väčšina prínosov by zostala, keďže emisie pochádzajúce z výroby sa nachádzajú ďaleko od miest s problematickou kvalitou ovzdušia a zdroje emisií – elektrárne – by boli vhodnejšie na kontrolu znečistenia.

Energetická politika

Ako uviedli holandské orgány, zo štúdie, ktorá bola zadaná na vnútroštátnej úrovni, vyplýva, že v súčasnosti v mnohých prípadoch stále neexistuje pozitívne zdôvodnenie projektu pre

[5] Nariadenie Komisie 651/2014/EÚ o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1 – 78).

[6] „Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen“, TNO, 7. apríl 2015, s. 11 – 15.

[7] Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 16 – 62.

verejné nabíjacie stanice. Predstavuje to prekážku zavedenia verejnej nabíjacej infraštruktúry a používania elektrických áut.

Priznaným cieľom opatrenia preto je zlepšiť zdôvodnenie projektu verejných nabíjacích staníc, čo by malo zvýšiť príťažlivosť používania elektrických vozidiel a zlepšiť životné prostredie. Rýchly rozvoj verejnej nabíjacej infraštruktúry má zásadný význam pre prechod od vozidiel s pohonom na fosílne palivo na elektrické vozidlá. Dobrá infraštruktúra je nevyhnutná na to, aby sa elektrické vozidlá stali dosiahnuteľnou alternatívou k vozidlám s pohonom na fosílne palivo. Je to dôležité z dôvodu environmentálnych prínosov prechodu na elektrické vozidlá. Elektrické vozidlá majú vo všeobecnosti nižšie emisie CO2 aj látky znečisťujúce miestne ovzdušie (PM10, NOx) než vozidlá s pohonom na fosílne palivo.

Ako je zdôraznené v žiadosti, prevádzkovateľ nabíjacej stanice bude môcť preniesť zvýhodnenie z opatrenia (alebo jeho časť) na svojich zákazníkov vo forme zníženia sadzieb za nabitie. V takom prípade sa znížia náklady na vlastníctvo elektrických vozidiel, čo pozitívne ovplyvní výber kúpy nového elektrického auta namiesto nového auta s pohonom na fosílne palivo. Ďalším pozitívnym účinkom zníženia sadzby za nabitie je, že vlastníci zásuvkových hybridných vozidiel, ktorí môžu jazdiť rovnako na elektrinu ako na fosílne palivo, budú mať väčšiu motiváciu uprednostniť používanie elektrickej energie pred fosílnym palivom.

Dopravná politika

Iniciatíva je úplne v súlade so smernicou 2014/94/EÚ[8] o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Podľa tejto smernice sú členské štáty povinné rozvíjať svoj vnútroštátny politický rámec pre alternatívne pravidlá a ich infraštruktúru, a to osobitne v mestských a prímestských oblastiach, ako aj v iných husto obývaných oblastiach. Smernica členským štátom ukladá povinnosť vybudovať primeraný počet verejne dostupných nabíjacích staníc.

Okrem toho, dopravný systém EÚ treba dekarbonizovať a zmodernizovať, aby do roku 2050 bolo možné znížiť jeho emisie o 90 %. Kľúčom je elektrická mobilita, ktorá urýchli dekarbonizáciu a zníži znečistenie (najmä v mestách), pričom nové riešenia mobility zefektívnia dopravný systém a obmedzia preťaženie ciest[9].

Vnútorný trh a spravodlivá hospodárska súťaž

Z hľadiska vnútorného trhu a spravodlivej hospodárskej súťaže je opatrenie prístupné všetkým prevádzkovateľom z EÚ bez diskriminácie. Krajina pôvodu prevádzkovateľa nabíjacej stanice nie je podmienkou využívania daného opatrenia. Výnimka nepovedie k žiadnym problémom vo fungovaní vnútorného trhu.

V tomto prípade možno významné narušenie uvedeného typu očakávať o to menej, že Holandsko bude dodržiavať minimálnu úroveň zdaňovania elektriny predpísanú v smernici 2003/96/ES.

Pokiaľ nedôjde k významným zmenám súčasného rámca a súčasnej situácie, je vzhľadom na časový rámec pre navrhované povolenie na uplatňovanie zníženej sadzby dane nepravdepodobné, že analýza vykonaná v predchádzajúcich odsekoch sa zmení pred dátumom uplynutia platnosti opatrenia.

---

[8] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1 – 20).

[9] Stratégia integrácie energetického systému [COM(2020) 299 final, júl 2020].

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Článok 19 smernice Rady 2003/96/ES.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Oblasť nepriameho zdaňovania, na ktorú sa vzťahuje článok 113 ZFEÚ, nie je sama osebe vo výlučnej právomoci Európskej únie v zmysle článku 3 ZFEÚ.

Podľa článku 19 smernice 2003/96/ES však bola Rade v rámci sekundárnych právnych predpisov udelená výlučná právomoc povoliť členskému štátu zaviesť ďalšie oslobodenia od dane alebo daňové úľavy v zmysle uvedeného ustanovenia. Členské štáty preto nemôžu Radu nahradiť. Z uvedených skutočností vyplýva, že zásada subsidiarity sa na toto vykonávacie rozhodnutie neuplatňuje. V každom prípade, keďže tento akt nie je návrh legislatívneho aktu, nemal by byť postúpený národným parlamentom na preskúmanie dodržiavania zásady subsidiarity podľa protokolu č. 2 k zmluvám.

• Proporcionalita

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality. Zníženie dane nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie príslušného cieľa.

• Výber nástroja

Navrhovaným nástrojom je vykonávacie rozhodnutie Rady. V článku 19 smernice 2003/96/ES sa stanovuje iba tento druh opatrenia.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Toto opatrenie si nevyžaduje hodnotenie existujúcich právnych predpisov.

• Konzultácie so zainteresovanými stranami

Tento návrh vychádza zo žiadosti, ktorú predložilo Holandsko, a týka sa iba tohto členského štátu.

• Získavanie a využívanie expertízy

Externá expertíza nebola potrebná.

• Posúdenie vplyvu

Tento návrh sa týka povolenia pre konkrétny členský štát na jeho vlastnú žiadosť a nevyžaduje si posúdenie vplyvu. Vplyv na ceny je obmedzený, vplyv na zdravie ľudí a životné prostredie je pozitívny, keďže cieľom opatrenia je zníženie používania fosílnych palív a podpora využívania čistejšej energie v doprave.

Okrem toho, informácie, ktoré Holandsko poskytlo, naznačujú, že opatrenie bude mať relatívne obmedzený vplyv na daňové príjmy[10] a sadzba dane z elektriny bude stále vyššia

[10] Holandsko odhaduje ročné rozpočtové výdavky na 4,2 mil. EUR za rok 2021, 5,3 mil. EUR za rok 2022, 6,2 mil. EUR za rok 2023 a 7 mil. EUR za rok 2024.

ako minimálna úroveň zdaňovania stanovená v smernici 2003/96/ES. Holandsko očakáva, že opatrenie bude mať pozitívny vplyv na dosiahnutie jeho cieľov v oblasti životného prostredia, a predovšetkým na zníženie emisií a zlepšenie kvality miestneho ovzdušia.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Týmto opatrením sa nestanovuje zjednodušenie. Je výsledkom žiadosti, ktorú predložilo Holandsko, a týka sa iba tohto členského štátu.

- **Základné práva**

Opatrenie nemá žiadny vplyv na základné práva.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Opatrenie nepredstavuje pre Úniu finančnú ani administratívnu záťaž. Návrh preto nemá vplyv na rozpočet Európskej únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Plán vykonávania nie je potrebný. Tento návrh sa týka povolenia na daňovú úľavu pre konkrétny členský štát na jeho vlastnú žiadosť. Poskytuje sa na obmedzené obdobie do 1. januára 2025. Sadzba dane, ktorá sa bude uplatňovať, bude nad minimálnou úrovňou zdanenia stanovenou v smernici o zdaňovaní energie. Opatrenie bude možné hodnotiť v prípade žiadosti o jeho obnovenie po uplynutí obdobia platnosti.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Návrh si nevyžaduje vysvetľujúce dokumenty k transpozícii.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článkom 1 sa stanovuje vymedzenie pojmu „elektrické vozidlá“, ktoré je prevzaté z článku 2 smernice 2014/94/EÚ. Týmto vymedzením sa vyjasňuje rozsah uplatňovania opatrenia.

Podľa článku 2 sa Holandsku povolí uplatňovať zníženú sadzbu zdaňovania elektriny dodávanej nabíjacím staniciam a priamo používanej na nabíjanie elektrického vozidla.

Úroveň zdanenia po znížení nemôže byť nikdy nižšia než minimálne úrovne EÚ stanovené v smernici 2003/96/ES a zníženie sa bude uplatňovať na elektrinu, ktorá sa používa v súkromných aj služobných automobiloch.

Vnútroštátne opatrenie stanovené týmto rozhodnutím je súčasťou politiky, ktorú Holandsko navrhlo s cieľom znížiť emisie CO2, zlepšiť kvalitu ovzdušia, zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov energie v doprave a prispieť k cieľu EÚ v oblasti zmeny klímy. Opatrením sa stanovujú stimuly pre zákazníkov na prechod k čistejšej energii v doprave.

Článkom 3 sa spresňuje, že požadované povolenie sa udeľuje s účinnosťou od 1. januára 2021 na obdobie štyroch rokov, ako Holandsko žiadalo.

Takisto sa ním objasňuje, že ak Rada stanoví všeobecné pravidlá daňového zvýhodnenia pre elektrické vozidlá, toto rozhodnutie sa prestane uplatňovať v deň, ku ktorému sa uvedené všeobecné pravidlá stanú uplatniteľnými.

Článkom 4 sa stanovuje, že rozhodnutie je určené Holandsku.

2021/0010 (NLE)

Návrh

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE RADY,

ktorým sa Holandsku povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu zdaňovania elektriny dodávanej [nabíjacím staniciam] pre elektrické vozidlá v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny[1], a najmä na jej článok 19,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

(1) Vykonávacím rozhodnutím Rady (EÚ) 2016/2266[2] sa Holandsku povolilo uplatňovať zníženú sadzbu zdaňovania elektriny dodávanej do nabíjacích staníc a priamo používanej na nabíjanie elektrických vozidiel do 31. decembra 2020 v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES.

(2) Holandsko 30. marca 2020 požiadalo o povolenie naďalej uplatňovať zníženú sadzbu zdaňovania na elektrinu dodávanú elektrickým vozidlám na obdobie od 1. januára 2021 do 1. januára 2025. Na požiadanie Komisie Holandsko poskytlo 20. novembra 2020 dodatočné informácie na podporu svojej žiadosti.

(3) Cieľom zníženej sadzby zdaňovania je ďalej podporovať používanie elektrických vozidiel, a to znížením nákladov na elektrinu používanú na pohon takýchto vozidiel.

(4) Používaním elektrických vozidiel sa predchádza emisiám látok znečisťujúcich ovzdušie, ktoré sa uvoľňujú pri spaľovaní benzínu, nafty a iných fosílnych palív, čo prispieva k zlepšeniu kvality ovzdušia v mestách. Používanie elektrických vozidiel môže ďalej znížiť emisie CO_2, najmä ak sa používaná energia vyrába z obnoviteľných zdrojov energie. Očakáva sa preto, že zníženie sadzby zdaňovania elektriny dodávanej elektrickým vozidlám prispeje k plneniu cieľov politík Únie v oblasti ochrany životného prostredia, zdravia a klímy.

(5) Holandsko zdôraznilo, že znížená sadzba zdaňovania sa bude uplatňovať na dodávky elektrickej energie nabíjacím staniciam pre elektrické vozidlá s priamym pripojením na elektrickú sieť vrátane verejných nabíjacích staníc a niektorých súkromných alebo podnikových nabíjacích staníc.

---

[1] Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51.

[2] Vykonávacie rozhodnutie Rady (EÚ) 2016/2266 zo 6. decembra 2016, ktorým sa Holandsku povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu zdaňovania elektriny dodávanej nabíjacím staniciam pre elektrické vozidlá (Ú. v. EÚ L 342, 16.12.2016, s. 30).

(6) Holandsko požiadalo, aby sa znížená sadzba zdaňovania elektriny uplatňovala len na nabíjacie stanice, kde sa elektrina používa na priame nabíjanie elektrického vozidla, a nevzťahovala sa na elektrinu, ktorá sa poskytuje výmenou batérií.

(7) Znížená sadzba zdaňovania elektriny dodávanej do elektrických vozidiel prostredníctvom nabíjacích staníc zlepší zdôvodnenie projektu verejných nabíjacích staníc v Holandsku, čo zvýši príťažlivosť používania elektrických vozidiel a povedie k zlepšeniu kvality ovzdušia.

(8) Vzhľadom na relatívne obmedzený počet elektrických vozidiel a na to, že úroveň zdaňovania elektriny dodávanej do elektrických vozidiel na podnikateľské účely prostredníctvom nabíjacích staníc bude nad minimálnou úrovňou zdaňovania stanovenou v článku 10 smernice 2003/96/ES, je nepravdepodobné, že by znížené zdaňovanie viedlo k narušeniu hospodárskej súťaže počas obdobia, na ktoré sa požaduje povolenie, a tak negatívne ovplyvnilo riadne fungovanie vnútorného trhu.

(9) Úroveň zdaňovania elektriny dodávanej do elektrických vozidiel prostredníctvom nabíjacích staníc na nepodnikateľské účely bude nad minimálnou úrovňou zdaňovania elektriny používanej na nepodnikateľské účely stanovenou v článku 10 smernice 2003/96/ES.

(10) Každé povolenie udelené podľa článku 19 ods. 1 smernice 2003/96/ES musí byť prísne časovo obmedzené. S cieľom zabezpečiť, aby bolo obdobie platnosti povolenia dostatočne dlhé na to, aby príslušné hospodárske subjekty neodradilo od uskutočnenia potrebných investícií, je vhodné povolenie udeliť na požadované obdobie. Povolenie by sa však malo prestať uplatňovať odo dňa, keď sa začnú uplatňovať akékoľvek všeobecné ustanovenia o daňových zvýhodneniach pre elektrinu dodávanú do elektrických vozidiel, ktoré Rada prijme podľa článku 113 alebo akéhokoľvek iného príslušného ustanovenia Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ak by sa takéto ustanovenia začali uplatňovať pred 1. januárom 2025.

(11) S cieľom zabrániť možnému zvýšeniu administratívnej záťaže pre distribútorov a ďalších distribútorov elektriny, ku ktorému by mohlo dôjsť v dôsledku zmien uplatniteľných sadzieb dane by Holandsko malo mať možnosť uplatňovať zníženú sadzbu dane na elektrinu dodávanú do elektrických vozidiel bez prerušenia. Požadované povolenie by sa preto malo udeliť s účinnosťou od 1. januára 2021, aby sa priamo nadviazalo na opatrenia uplatňované predtým na základe vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2016/2266.

(12) Týmto rozhodnutím nie je dotknuté uplatňovanie pravidiel Únie týkajúcich sa štátnej pomoci,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Na účely tohto rozhodnutia sa uplatňuje vymedzenie „elektrického vozidla“ stanovené v článku 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ[3].

Článok 2

Holandsku sa povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu zdaňovania elektriny dodávanej do nabíjacích staníc a priamo používanej na nabíjanie elektrických vozidiel s výnimkou nabíjacích staníc na výmenu batérií do elektrických vozidiel, a to za predpokladu, že sú dodržané minimálne úrovne zdaňovania stanovené v článku 10 smernice 2003/96/ES.

Článok 3

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 1. januára 2021 do 1. januára 2025.

Pokiaľ by však Rada, konajúc na základe článku 113 Zmluvy o fungovaní Európskej únie alebo akéhokoľvek iného príslušného ustanovenia ZFEÚ, stanovila všeobecné pravidlá daňového zvýhodnenia elektriny dodávanej do elektrických vozidiel, toto rozhodnutie sa prestane uplatňovať ku dňu, ku ktorému sa uvedené všeobecné pravidlá stanú uplatniteľnými.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené Holandskému kráľovstvu.

V Bruseli

Za Radu
predseda/predsedníčka

[3] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).